



КУЛЬТУРА – ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Реализация государственной программы по безопасности полетов в РФ и практическое обеспечение безопасности полетов на приемлемом уровне — это комплексная задача, состоящая из **сбалансированного распределения обязанностей и ответственности** между государством (в лице Росавиации, Ространснадзора, Росаэронавигации и Департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса России), авиапредприятиями, аэропортами, производителями воздушных судов и обслуживания, организациями по техобслуживанию ВС и организациями по обслуживанию воздушного движения, при обеспечении безопасности полетов.

В чем, на мой взгляд, заключаются основные меры, которые будут способствовать повышению уровня безопасности функционирования воздушного транспорта?

1. На всех уровнях управления гражданской авиацией государственным органам и авиапредприятиям (участникам авиационного бизнеса) необходимо **создать максимально открытую, прозрачную и честную систему в области безопасности полетов** путем **перехода от традиционного ретроактивного регулирования** на нежелательные события запретительными мерами и санкциями **к внедрению более современного проактивного подхода**, состоящего помимо прочной базы законодательных актов и нормативных требований из целого ряда других факторов. Одним из таких факторов является **корпоративная культура всего авиационного сообщества в области безопасности полетов на всех уровнях** — от руководителей государственных органов управления авиацией и топ-менеджеров авиапредприятий (участников бизнес-процессов в авиации) до рядового техника и пилота, которая строится на системе добровольных сообщений в области безопасности полетов и презумпции невиновности того, кто непосредственно сам информирует.

Только такой открытый и искренний подход, приверженный делу безопасности полетов, установит в гражданской авиации климат, благоприятствующий достижению не только ее приемлемого, но и более высокого уровня.

2. При формировании и подготовке законодательных и других нормативных правовых актов в области гражданской авиации (ФАП-указаний, распоряжений руководителей органов регулирования в области ГА), которые затрагивают бизнес-процессы или технологические процессы, необходимо **установить регламент обсуждения проектов данных документов** путем размещения на сайте Росавиации на срок от 30 до 45 дней. **Вступление документа в силу должно происходить не ранее, чем через 3 – 6 месяцев после его подписания** с тем, чтобы все участники процесса имели возможность с ним ознакомиться и подготовиться к его выполнению.

Для всех, кто обеспечивает безопасность полетов, очень важно сначала документ изучить, осознать его, а потом уже применить на практике.

Данные меры значительно повысят качество принимаемых документов, будут способствовать реальному улучшению безопасности полетов и развитию ГА.

Необходимо также **провести тщательную ревизию действующих документов в области безопасности полетов ГА и устранить содержащиеся в них противоречия.**

3. На сегодняшний день в ГА РФ в связи с последними изменениями, внесенными в законодательство Российской Федерации, складывается неблагоприятная обстановка в части обеспечения мер авиационной безопасности, которая является одной из важных составляющих безопасности полетов. Федеральным законом от 21 марта 2005 года № 20-ФЗ в статью 84 Воздушного кодекса РФ внесена поправка, в соответствии с которой функции по охране аэропортов, осуществляемые службами авиационной безопасности и закрепленные ранее статьей 83 Воздушного кодекса, переданы органам ведомственной охраны. В результате этого в аэропортах появилась дополнительная структура, и нарушился принцип единоначалия в системе защиты авиации от актов незаконного вмешательства.

Принятые Федеральным законом от 22 декабря 2008 года № 272-ФЗ поправки к закону «О частной детективной и охранной деятельности в РФ» (вступают в силу с 01.01.2010 года) не только лишают службы авиационной безопасности права на ношение и применение оружия для выполнения своей основной задачи по защите авиации от актов незаконного вмешательства, но и делают их нелегитимными, вызывают необходимость их выделения из состава авиапредприятий и аэропортов и преобразования в самостоятельные юридические лица, что тоже ведет к нарушению принципа единоначалия и негативно отразится на безопасности полетов.

Для исправления сложившейся ситуации необходимо внести **поправку в п. 6 статьи 84 Воздушного кодекса РФ о возможности охраны аэропортов силами служб авиационной безопасности, а также поправку в «Федеральный закон об оружии» № 150-ФЗ от 13.12.1996 года, закрепив в статье 10 данного закона право на**





приобретение оружия службами авиационной безопасности, либо утвердить данное право постановлением Правительства РФ, в котором указать порядок приобретения и использования служебного оружия службами авиационной безопасности в целях выполнения ими своей основной задачи по защите авиации от актов незаконного вмешательства в соответствии с Воздушным кодексом РФ.

4. В связи с приходом на рынок новой авиационной техники, интеграцией России в мировое авиационное сообщество необходимо **срочно усилить** в средних и высших учебных заведениях **дополнительную подготовку по английскому языку** с тем, чтобы все специалисты, выпускаемые из авиационных учебных заведений, имели **не ниже четвертого уровня**, а в дальнейшем и пятого, **как это рекомендует ИКАО**. Это — один из основных факторов безопасности полетов и быстрой адаптации молодых специалистов в производственных условиях.

С целью пополнения кадров гражданской авиации пилотами, инженерами и авиатехниками необходимо совместно с Министерством обороны РФ **производить мониторинг** на ближайшие годы **высвобождаемых из ВС РФ** указанных **специалистов**, разработать в ГА целевые учебные программы переучивания как минимум по трем специальностям: пилот (с правом ввода в строй КВС по сокращенной программе, с зачетом самостоятельного налета на боевой авиатехнике), авиационных инженеров и авиатехников, приходящих из строевых авиационных частей. Этот вопрос давно назрел.

В целом, считаю, что внедрение Руководства по управлению безопасностью полетов в предприятиях гражданской авиации и «Дорожной карты по БП» должно способствовать дальнейшему повышению уровня безопасности полетов в Российской Федерации.

Ивановский Н.Н.,
Президент МАРАП

*По материалам выступления на заседании коллегии
Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации)
по вопросу «О состоянии обеспечения безопасности полетов
в гражданской авиации», состоявшегося 24 июня 2009 года*

РОССИЯ-ЕС: СМУТНЫЕ ВРЕМЕНА ИЛИ BUSINESS AS USUAL?

В условиях полной стагнации межправительственного диалога Россия-ЕС в области воздушного транспорта единственным способом развития бизнеса в сфере международных воздушных сообщений становится отраслевой диалог.

2008 год не привнес в развитие официальных «авиационных» отношений между Россией и ЕС сколь-либо заметной позитивной динамики. Более того, узел, завязанный весной 2007 года, когда стало ясно, что Россия не даст хода парафированному Советом министров транспорта ЕС документу «Согласованные принципы модернизации существующей системы эксплуатации ТСМ» (подписанному несколькими месяцами ранее на Саммите Россия-ЕС в Хельсинки министром транспорта РФ Игорем Левитиным и Комиссаром ЕС Жаком Барро), затягивается все туже.

Официальный авиатранспортный диалог оказался практически заморожен. На уровне обычных, ежедневных действий авиационных администраций настрой - отчетливо негативный. Каждая из сторон уже практически не скрывает своего недовольства и раздражения и лишь ждет очередной мелкой гадости от своих визави. **Даже вполне нормальные действия авиационных властей, авиакомпаний, аэропортов стали рассматриваться сквозь конфронтационную призму.** Везде ищется скрытый подтекст.

